Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1293 de 2007

CENTRO DE PROPIETARIOS DE ÓMNIBUS DE TURISMO DEL URUGUAY (CEPROTUR)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de octubre de 2007

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante David Doti Genta.

MIEMBROS: Señores Representantes Julio César Fernández, Agustín Muñoz y Gustavo Rombys.

INVITADOS: Por el Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo del Uruguay (CEPROTUR): señores José A. Alonso (Presidente), doctora Ángela Delpino y Jorge Hernández.

SEÑOR PRESIDENTE (Doti Genta).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a la doctora Ángela Delpino y a los señores José Antonio Alonso y Jorge Hernández, en representación de CEPROTUR, a quienes ya hemos recibido en otra oportunidad, no sé si por este mismo tema o por otro vinculado a la problemática del sector.

SEÑOR ALONSO.- Concurrimos en representación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo del Uruguay. Nuestra preocupación siempre ha sido la legalidad del transporte turístico, que es la actividad que nos incumbe.

Esta actividad está regulada por dos decretos: uno del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Nº 230/97, y otro del Ministerio de Turismo y Deporte, el Nº 3/997. El decreto del Ministerio de Turismo y Deporte especifica que para desarrollar transporte hay que reunir determinados requisitos: por supuesto, se debe estar al día con la DGI y el BPS, obtener el aval correspondiente expedido por el Banco de Seguros del Estado y tener seguros de pasajeros, tanto nacional como internacional. Hace años vemos con mucha preocupación que el Ministerio de Turismo y Deporte no ha demostrado mucho interés en esto, no ha logrado acompañar nuestra idea de que se respete sobre todo el artículo 6º del Decreto Nº 3/97, del Ministerio de Turismo y Deporte, en el que se establece que en el caso de que una empresa necesite contratar otras unidades, estas deberán estar inscriptas en el Ministerio de Turismo y Deporte. Ese aval que necesitamos para inscribirnos en el Ministerio de Turismo y Deporte lo otorga el Banco de Seguros del Estado, que le garantizará a aquel pasajero que va a realizar una excursión o que contrata una unidad de transporte turístico, que se cumpla con lo que se le prometió.

Hasta el momento, el Ministerio de Turismo y Deporte no ha registrado vehículos, sino empresas. La mayoría de nuestros asociados son pequeñas y medianas empresas, que tienen una unidad, un micro o una camioneta. Hay fuertes empresas de transporte en este país, de línea regular en muchos casos, que tienen vehículos de turismo y otros para desarrollar la línea regular. Al no registrarse los vehículos que son específicamente de turismo, cuando se solicita un servicio se nos crea una brutal competencia desleal, porque mandan cualquier vehículo. Consideramos que el Ministerio de Turismo y Deporte se tiene que preocupar porque el transportista turístico es un operador turístico más, como lo especifican perfectamente la ley de turismo y el decreto. Así como es un operador turístico un hotel o una agencia de viajes, el transporte también lo es. Consideramos que dentro de todo lo que mueve el turismo en el Uruguay, el transporte es fundamental.

Muchas veces nos encontramos con este problema porque hay empresas que tienen doble habilitación, porque cuando importaron sus ómnibus no declararon qué unidad sería para la línea y cuál para el turismo. Por eso se le dio doble habilitación, y pueden hacer las dos cosas. Esto crea una cantidad de perjuicios al país y a nosotros mismos, porque hay gente que no está anotada en ningún lado y que no paga nada.

Además, el Ministerio de Turismo y Deporte tiene la obligación, porque así lo dicta el decreto, de entregar a las unidades que hacen transporte turístico un emblema que demuestre que ese ómnibus está en perfectas condiciones para desarrollar transporte turístico, no solo de pasajeros uruguayos sino también de extranjeros, para que tengan la seguridad de que serán transportados en una unidad que cuenta con seguros al día, que está inscripta, como corresponde, en los organismos del Estado y que recibirá un servicio por lo menos serio. Todo esto nos llevó a hablar con ustedes en otras oportunidades, y tenemos que seguir haciéndolo.

Asimismo, también dependemos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, es justo decirlo, ha tomado alguna medida en este caso. Sin embargo, al Ministerio de Turismo y Deporte le parecería que el transporte turístico no es asunto de su incumbencia, pero lo es y así está estipulado.

Además, si somos operadores turísticos tenemos que estar dentro de la órbita del Ministerio de Turismo y Deporte y también de la del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque somos transportistas. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos exige que una vez al año debemos llevar nuestros vehículos a una planta donde revisan el ómnibus de punta a punta -los frenos, las cubiertas, etcétera- para obtener el certificado de aptitud técnica. A su vez, el Ministerio de Turismo y Deporte se tiene que ocupar de la actividad turística de ese ómnibus.

Además, en forma permanente hemos solicitado que el Ministerio de Turismo y Deporte inscriba solamente a los vehículos que vienen importados para el turismo. Porque, ¿qué sucede? Después de que la línea regular usó sus ómnibus durante años, los vende. Se trata de ómnibus que fueron importados para la línea, pero que después son volcados al turismo. Como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas les da habilitación de turismo, cada día estamos más hundidos porque la gente compra lo que puede. Las empresas grandes venden los ómnibus de la línea regular y estos son incorporados al turismo, lo que no permite mejorar la calidad del transporte turístico. Si quiero desarrollar una actividad turística, lo lógico es que compre un ómnibus de turismo. Si tengo un ómnibus de 1985 o de 1990 y quiero superarme, lo vendo y compro otro más nuevo. En ese sentido, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no nos ha acompañado mucho. Esta Cartera defiende mucho la línea interdepartamental porque es un servicio público, pero no debemos olvidar que el transporte turístico es de interés nacional.

Nosotros pensamos que el Ministerio de Turismo y Deporte tiene que tomar cartas en el asunto. Un ex Ministro nos dijo que ese era un tema del Ministerio de Turismo y Deporte, pero nunca se ponen de acuerdo. Entonces, seguimos naufragando en una nebulosa, en la que todo el mundo hace turismo, en la que la línea regular de turismo es un curro para cuando no hay mucho trabajo en otros rubros. El transporte está todo encauzado: el transporte de línea regular, el transporte urbano, el transporte suburbano, el transporte de carga. Sin embargo, el transporte turístico no ha logrado tener esa regulación que nos permita ser respetados e impida que nos invadan cuando no hay trabajo en otros sectores. Está claro que cuando hay trabajo en otros sectores, el transporte turístico no les interesa. En cambio, a los que vivimos del transporte turístico sí nos interesa el turismo.

Esta es nuestra situación actual. No hemos logrado que el Ministerio de Turismo y Deporte tome cartas en el asunto, se ponga los pantalones y diga: "Esto se va a regular y van a ingresar a hacer turismo aquellas unidades que vengan importadas para el turismo y que se encuentren al día con el Banco de Seguros del

Estado, especialmente en lo que tiene que ver con los seguros de pasajeros para que estemos tranquilos de que esas unidades están en perfectas condiciones para atender al turismo nacional e internacional".

Esto es la base para lograr un transporte turístico de calidad, si es que queremos superarnos. Si nos siguen tirando unidades usadas durante años en la línea regular y después les da la habilitación para el turismo, tendremos un transporte turístico cada vez más vetusto y un servicio de menor calidad. Una de nuestras aspiraciones desde hace años es mejorar la calidad del servicio, con lo que se vería beneficiado el país, porque combatiríamos al ilegal y haríamos justicia con una actividad que nosotros consideramos -y creemos que el Estado también- muy importante.

Todavía ahora -de esto no tiene la culpa el Ministerio de Turismo y Deporte ni nadie- nos vemos perjudicados por los cortes en los puentes. Prácticamente no salen excursiones a Argentina, y Brasil está carísimo. Asimismo, la empresa Buquebus ha acaparado casi todo el transporte turístico hacia Argentina. Ese es otro de los graves problemas que tenemos, pero ya sabemos que el país está luchando para solucionarlo. Esto no es una queja; simplemente, lo digo para que vean cómo merma nuestro trabajo, cómo nos vamos empobreciendo y cómo cada vez tenemos menos posibilidades de renovar unidades. Como somos pequeñas y medianas empresas -en realidad medianas empresas quedan muy poquitas-, no tenemos facilidad para renovar unidades. Hay muchos colegas que en el año 2002 quedaron con deudas en los bancos y al día de hoy no han terminado de pagarlas. Se lo dijimos al Ministro Rossi: "¿Cómo pretende que renovemos nuestra flota si todavía estamos debiendo dinero a los bancos? ¿Cómo una familia que vive de un ómnibus se va a endeudar nuevamente para comprar una unidad de US$ 150.000 o US$ 200.000, si después vienen a competir con unidades ilegales o de la línea regular?" Así es muy difícil. Hace mucho tiempo que estamos luchando para que se respete nuestra actividad, que no sea algo que no se sabe bien qué es, que no está muy definido como las otras actividades del transporte. Tenemos las normas para hacerlo. Esta es una de nuestras aspiraciones.

En muchas oportunidades hemos hablado con autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas acerca de la doble habilitación que en determinado momento suspendió, porque comprendió que nuestras razones eran válidas; sin embargo, sigue habiendo ómnibus con doble habilitación. Entonces, lo justo es preguntar: "Señor, ¿qué quiere hacer? ¿Quiere traer ómnibus para línea regular? Hágalo". Si esa misma empresa quiere traer ómnibus para turismo, que los traiga, pero para turismo y que después no metan al que ellos quieren. Este es un gravísimo problema.

Otro problema que ha surgido últimamente es el fideicomiso del gasoil, ya que no estamos incluidos en ese decreto que creó dicho fideicomiso para no aumentar el precio de los boletos del transporte urbano, suburbano e interdepartamental. El transporte turístico no fue tenido en cuenta a pesar de que está regulado por el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¿Qué pasó? A nosotros, no solo no nos tuvieron en cuenta sino que nos aumentaron $ 1,05 por litro el precio del gasoil para implantar ese fideicomiso. Este se controla a través de una declaración jurada que realizan las empresas que llevan adelante el transporte urbano, suburbano e interdepartamental. A ellos, cada tres kilómetros -quizás, los señores legisladores estén perfectamente enterados de esto, pues integran la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas- se les reintegra determinada cantidad de dinero porque se considera que con un litro de gasoil recorren tres kilómetros. Entonces, la totalidad de los kilómetros que recorren se divide entre tres y se aplica el fideicomiso, a través de una declaración jurada. Pero tenemos ómnibus con doble habilitación y ómnibus de línea que quieren hacen turismo porque el Ministerio de Turismo y Deporte no los controla -reitero: no se declaran los ómnibus sino empresas- y no otorga la correspondiente individualización, como se hace en Argentina, en Brasil, en todos los países. Si se observan los ómnibus brasileños que vienen a Uruguay, se advertirá que tienen una serie de números, y ese es el control que llevan para que ese ómnibus pueda hacer turismo.

Voy a citar un ejemplo de lo que nos sucede a nosotros. Supongamos que se nos contrata para ir a las Termas; un litro de gasoil nos cuesta $ 26,20, generalmente cobramos $ 25 por kilómetro, lo que en total daría $ 25.000, pero al llegar a ese lugar encontramos ómnibus de línea que hicieron el transporte por $ 15.000. Entonces, nos resulta imposible competir.

Por lo tanto, el transporte turístico podría ser perfectamente controlable, no con una declaración jurada, porque cada vez que queremos ir a un lugar, por ejemplo, a Minas, a las Termas, debemos sacar un permiso en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es muy fácil controlar. El único control que hay es esa

declaración jurada que mencioné, no hay otro tipo de controles. La empresa declara los kilómetros que hace y supongo que lo hará a conciencia, pero no lo sé.

Ahora nosotros nos vemos perjudicados también por eso. Si el Ministerio considera que no tenemos derecho al fideicomiso del gasoil, entonces, que respeten nuestra actividad, nuestra franja de trabajo. Para esto, como dije al principio, es fundamental que de una vez por todas el Ministerio de Turismo y Deporte tome cartas en el asunto. Por supuesto que no he venido aquí a hacer política -quiero que quede claro-, pero el señor Lucio Cáceres hace ya muchos años nos dijo: "Este problema tiene que solucionarlo el Ministerio de Turismo y Deporte". Inclusive, sé que tuvo un serio enfrentamiento con el doctor Pedro Bordaberry en el Consejo de Ministros por este asunto, porque no se tomaron las medidas correspondientes.

Si nosotros no tenemos fideicomiso, no hacemos turismo, pero los inscriptos en turismo, los legales, los que tienen los avales correspondientes y los que no tienen ómnibus de turismo, que no lo hagan, porque nos estamos hundiendo, empobreciendo y somos propensos a desaparecer porque miren la situación que se da ahora. Si una empresa de línea regular o las que hacen transporte urbano o suburbano desea importar un ómnibus, va al "leasing" y el Banco les toma como garantía el fideicomiso del gasoil. Nosotros no podemos hacerlo.

Acá se da una incongruencia brutal. Por ejemplo, hay ómnibus de doble piso para ir a Durazno. Las líneas cada día tienen unidades más nuevas y venden las usadas al transportista turístico porque si quiere trabajar, la línea puede darle una facilidad de venta importante, ya que los contratan para hacer viajes y lo van pagando. No es nuestro caso; no podemos vender así porque no cobramos más.

Entonces, es enorme nuestra preocupación porque en el correr de dos o tres años dos mil familias que vivimos de esto -ómnibus, micros, camionetas de turismo que se movilizan en varios sectores- vamos a quedar liquidados

Para terminar, quiero decir que la madre y la piedra fundamental de todo esto es el Ministerio de Turismo y Deporte. Por supuesto tenemos que estar inscriptos en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hacer los controles mecánicos anuales, etcétera, pero insisto en que a esta altura el Ministerio de Turismo y Deporte debe tomar cartas en el asunto y defender al transportista turístico porque es un operador turístico más. Nosotros pagamos el aval como cualquier agencia de viaje porque, reitero, somos un operador turístico más. Si hoy o mañana a cualquiera de nosotros nos venden una excursión a las Termas, a Florianópolis, a las Cataratas del Iguazú, a Minas, al Pilsen Rock y yo los llevo con mi ómnibus pero no cumplo con la ida y la vuelta de ese traslado, los pasajeros tienen todo el derecho del mundo a hacer una denuncia y resarcirse del daño sufrido.

No quiero ser reiterativo en esto. Es cuanto quería decir. Dejo en la Comisión copia del material que hemos presentado.

Estoy a las órdenes para responder las consultas que los señores Diputados deseen realizar.

SEÑOR YANES.- Se trata de dos mil familias. Quisiera saber si tiene idea del parque de ómnibus -no de camionetas pequeñas- con que se cuenta.

Otro punto que quiero señalar es el siguiente. Yo he visto que en los colegios los ómnibus que son de turismo transportan escolares, porque están fuera de la ciudad de Montevideo, van a campos deportivos, etcétera. En caso de que se corrigiera o profundizara algún decreto, quisiera saber si esta diferencia -yo soy de la Ciudad de la Costa y conozco gente que tiene empresas de este tipo- podría llegar a influir en quitar algunas fuentes de trabajo que hoy tienen -por lo menos a mí me parece que es así- transportando escolares y liceales en forma regular.

SEÑOR ALONSO.- El transporte escolar también está regulado por la Intendencia Municipal de Montevideo en este departamento.

SEÑOR YANES.- Me refiero a los campos deportivos que están fuera de Montevideo.

SEÑOR ALONSO.- Todo eso está prácticamente implantado como para que sea desde Montevideo a los campos deportivos.

El transporte escolar se realiza de puerta a puerta. Quiere decir que levantan al niño en la puerta de su casa, lo llevan al colegio y luego lo traen de vuelta a la puerta de su casa. Ese transporte también está regulado por la Intendencia.

El tipo de transporte que menciona el señor Diputado Yanes, que se realiza cuando van a los campos deportivos, a un teatro o a algún campamento en Piriápolis, o al Campamento Artigas, donde los niños pasan dos o tres días -eso sucede mucho-, está considerado transporte turístico, porque ya no es puerta a puerta. En general, el transporte escolar se realiza en camionetas que llevan ocho o diez niños, tienen un tipo de asiento más chiquito y no tiene espacio para llevar equipaje. El transporte turístico debe tener asientos reclinables "pullman", aire acondicionado y una cantidad de cosas más. Ese tipo de transporte lo hace el transporte turístico y muchos de nosotros fuimos a hablar a Primaria y a Secundaria, porque veíamos con gran preocupación que había unidades que hacían transporte de escolares en condiciones realmente lamentables. Había gente que andaba hasta sin frenos. He visto con mis propios ojos ómnibus acordonados en una bajada o con una piedra en la rueda trasera. Les he preguntado a los conductores la razón de esto y me han contestado que andaban con poco freno. Les he preguntado cómo andaban con poco freno con cuarenta niños arriba del ómnibus, y les he dicho que eran unos anormales. Todo eso se lo hicimos ver a Primaria y a Secundaria y tomaron medidas. Secundaria exige que se esté inscripto en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el certificado de aptitud técnica que da la empresa SUCTA S.A. Se han tomado medidas, porque era una barbaridad que circularan ómnibus en esas condiciones. O sea que para esa actividad de campamentos, de campos deportivos, teatros o zoológicos, si son ocho o diez niños, pueden ser transportados en las mismas camionetas, pero si son treinta o cuarenta niños, no tienen más remedio que contratar un ómnibus o un micro, que tiene más capacidad. Esto está dentro de lo que se llama transporte turístico.

Por eso, esas escuelas contratan esos ómnibus que tienen la chapa STU. La "S" significa que es de Montevideo y "TU", turismo. Todos los ómnibus, hasta los de línea regular, tienen matrícula STU, cosa que en su momento hicimos ver a la Intendencia Municipal de Montevideo, estando de Director de Tránsito, señor Felipe Martín. Le pedimos que cuando cambiaran las chapas, hicieran notar lo que era transporte de turismo y lo que era transporte de línea regular, pero no lo hicieron. Entonces, ahora todos los ómnibus, tanto los de línea regular como los de turismo, tienen chapa de turismo, a pesar de que muchos de la línea regular no son de turismo, que es otra de las cosas que no está bien y que en su momento se debía haber modificado.

SEÑOR YANES.- Yo quisiera saber qué impacto podría tener en el sector si nos metemos en ese tema.

Por ejemplo, hay un colegio en Shangrilá, el CIDEC, que tiene también un local en Montevideo. Entonces, hay algunos padres que eligen que sus hijos vayan a Shangrilá. Tú llevás a tu hijo, o una camioneta lleva al niño hasta este colegio y desde ahí un ómnibus lo lleva hasta Shangrilá. Doy este ejemplo para que se tenga en cuenta el difícil equilibrio que hay en todo esto.

Quisiera saber qué parte tocamos, porque algunas empresas de transporte escolar podrían plantear que van a comprar ómnibus para hacer este tipo de transporte, pero que les dejen el mercado para hacerlo. No estoy tomando parte, pero quisiera saber cuál es el volumen involucrado, porque tal vez no es muy importante.

Yo soy Diputado por Canelones, y por el Aeropuerto hemos tenido varios problemas. El punto es: desde su lado del mostrador, ¿qué argumentos podría dar en el caso de que las empresas de transporte escolar llegaran a plantear que no quieren que una empresa de turismo que puede hacer una excursión a Florianópolis compita en cuanto a llevar a los gurises de ida y vuelta?

SEÑOR ALONSO.- Nosotros no invadimos el transporte escolar. Quiero ser lo más racional posible. No vengo a defender una posición cerrada nuestra. Quiero ser lo más equilibrado posible

El transporte escolar está perfectamente regulado por la Intendencia y es el servicio que se realiza de puerta a puerta; nosotros no hacemos ese servicio puerta a puerta. En ningún momento nosotros invadimos la tarea del transporte escolar. Ahora, si ese colegio quiere contratar un ómnibus de turismo para llevar cuarenta niños a un campamento en Piriápolis o a un teatro, eso lo podemos hacer nosotros perfectamente, porque es dentro de

una actividad de turismo. Le digo más: si ese colegio tuviera ocho o diez niños, también los podría trasladar la camioneta escolar; no hay problema. Pero créame que nosotros no invadimos la actividad del transporte escolar, que está perfectamente reglamentada y es el servicio que realizan esas camionetas puerta a puerta.

SEÑOR YANES.- Voy a tratar de ser un poco más claro. Si yo todos los días, de lunes a viernes, de tal hora a tal hora llevo niños a un local o un campo deportivo, y los traigo, alguien puede pensar que es algo regular, porque no lo hago circunstancialmente. Si voy a Piriápolis a un campamento, obviamente es una actividad turística, aunque también sea pedagógica. Estoy hablando de un área mucho más chica, de una zona que puede ser de límites difíciles de definir. Me queda claro que el transporte escolar es llevar de puerta a puerta al centro de Enseñanza. Las empresas regulares pueden decir que están de acuerdo con que se regule todo, pero todos los días verán pasar por el Puente Carrasco un ómnibus que va y viene. Ahora hay una camioneta en Salinas que lleva gente hasta la Tienda Inglesa de Lagomar. Es un tema que preocupa al Centro Comercial de Salinas y que nos debería preocupar a todos. Y contratan una camioneta habilitada para eso, que va con horarios fijos.

Como dice el señor Diputado Alonso, él no está para defender a su sector de forma cerrada, pero yo quiero hacer una composición de lugar para cuando hablemos con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Turismo y con las empresas de líneas regulares. Ellos van a decir que hacen tal cosa, pero que aquellos hagan lo otro. Me quiero adelantar a la jugada. Si se va hasta la EMA y hasta Ciudad de la Costa en forma regular, ¿qué argumentos -dentro de las normativas- ustedes podrían tener para ayudarnos a nosotros cuando se trate el tema con las empresas?

SEÑOR ALONSO.- Eso a que hace referencia el señor Diputado Yanes se llama "traslados". Una cosa es una excursión. Por ejemplo, un campamento es una excursión, porque ya se quedaron dos días, ocupan un hotel, una cabaña o lo que sea. Cuando llevan niños permanentemente, día a día, del colegio a un campo deportivo, se llama traslado. Eso lo puede hacer perfectamente el transporte turístico. En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está establecido lo que es un traslado y lo que es una excursión.

Y como le digo una cosa, le digo la otra: lo que está mal es lo que hacen esos señores que contratan una camioneta de turismo para ir todos los días, a la misma hora, a Tienda Inglesa. Eso está mal porque le está retaceando venta de boletos a los ómnibus de línea y nosotros mismos lo hemos combatido, pero en todo el país hay una serie de vehículos que lo hacen permanentemente. Las líneas regulares han protestado mucho por eso. Y les digo más: esas camionetas no hacen solo el trayecto de Montevideo a Shangrilá sino de Salto, Paysandú o Rivera a Montevideo. Ellos saben cuánto les cobra el ómnibus y llegan a un acuerdo. Les preguntan: ¿Cuándo tenés que estar en Montevideo? Por ejemplo, todos los domingos o los sábados a tal hora. Entonces, contratan un vehículo de esos, lo que está mal porque perjudica a la línea regular. Y en eso estoy totalmente de acuerdo.

SEÑOR YANES.- Con la aclaración de lo que es un traslado, lo entiendo mejor.

SEÑOR ALONSO.- Por eso le digo que quiero ser lo más objetivo y racional posible. Así como digo las cosas que nos perjudican, también hablo de las que perjudican a otros. No quiero mentirme a mí mismo porque no tiene sentido.

SEÑORA DEL PINO.- Les quería decir que en la Intendencia de Montevideo estuvimos participando por estos temas y por otros de carácter turístico y el gran problema por el cual nació y existe actualmente este tipo de servicios que sin ser regular efectúa traslados regularmente, son las carencias del transporte urbano. Todavía no se ha implementado esa red dentro del área metropolitana, de manera que con los vehículos se pueda acceder a todos los puntos. El nacimiento de Zonamérica hizo que se notaran esas carencias. Sentados con el Director de Tránsito de la Intendencia, se nos puso de manifiesto que hoy por hoy no se está en condiciones de hacer llegar el servicio urbano a ese lugar de la manera adecuada. Es por eso, quizás, que crecieron estos servicios, en cierto modo informales.

Esa es la aclaración en el sentido de que habría que instrumentar los sistemas para que se llegara hasta ahí con los servicios.

SEÑOR ALONSO.- Hemos tratado de solucionar eso en reuniones con la Intendencia en las que estuvieron CUTCSA, RAINCOOP, UCOT y todas las empresas urbanas. La cuestión es que en Zonamérica se han instalado empresas muy especiales, con otra mentalidad. Ellos quieren que sus funcionarios estén todos a la hora 8. Tanto es así que los van a buscar a la puerta de la casa. Entonces, tanto CUTCSA como las otras compañías protestaban. En ese momento les dije: "Pero ustedes nunca hicieron nada, porque si tienen que esperar un ómnibus de CUTCSA o de cualquier empresa, la gente no les va a llegar a la hora 8; uno llegará a la hora 8, pero otro a la hora 8 y 20, etcétera, y esa gente tiene otra mentalidad. Quiere que sus funcionarios entren en punto". El día en que las empresas urbanas o suburbanas solucionen eso, se terminará el problema. Tanto es así que con el afán de colaborar hablamos en Zonamérica. Les dijimos: "Todos esos vehículos que ustedes contratan, en el fondo le están retaceando venta de boletos". Pero claro que es por incompetencia de las compañías de transporte que no han solucionado el tema a Zonamérica. Y ahí se mueve mucha gente; es impresionante. Como les decía, esas empresas quieren que sus funcionarios estén en hora y los mandan a buscar. Entonces, sucede lo que el Diputado Yanes dice, que todos los días, a la misma hora, anda una camioneta recorriendo Montevideo para llevar a los trabajadores.

SEÑOR YANES.- No solo anda por Montevideo, también por Ciudad de la Costa.

SEÑOR ALONSO.- Ahí está.

Entonces, fuimos a Zonamérica y les pedimos que exigieran a todos los transportistas que trasladan personal hacia allí, los correspondientes certificados de BPS y DGI y la inscripción en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en el de Turismo y Deporte, porque eso es lo que se llama un traslado y no es legal porque se hace puerta a puerta y todos los días. Lo cierto es que solo cinco o seis tenían las cosas en condiciones. Y le dije en forma risueña a la gente de CUTCSA y a todos los que estaban allí: "Bueno, con ese criterio, ustedes tendrán que pedir que Motociclo no venda más motos ni bicicletas y que la gente no pueda caminar ni diez cuadras porque debe tomarse un ómnibus. Ustedes tienen que solucionar el problema". Además, ahora hay cierto volumen de gente que trabaja de eso y, ¿cómo lo van a solucionar? La única manera es exigiendo a esa gente que cumpla con las condiciones reglamentarias o que las compañías de línea urbana le aseguren a Zonamérica que sus funcionarios van a llegar en hora.

¿Sabe cómo es esto? Como el tema de los carritos; los dejaron crecer y ahora ¿con qué los paran? Con nada. Son cosas que suceden en el país por nuestra propia incompetencia, por nuestra desidia. Eso es de lo que usted me hablaba, de que es una competencia desleal, pero creada por la incompetencia de las empresas. Y ahora está ese gran volumen de trabajo que generalmente lo hacen las camionetas. Ellos se dieron cuenta de que ese es un volumen brutal. ¿Cómo lo solucionan? Lo tienen que solucionar porque la gente de Zonamérica quiere que su personal esté trabajando en tiempo y forma. Eso es algo que debe solucionar la Intendencia y no lo ha hecho. Y no lo va a solucionar tampoco. Lo único que habría que exigir a las autoridades de Zonamérica es que las empresas que trabajan ahí presenten documentación al día y que estén legalmente constituidas -ya sean pequeñas, medianas o chiquitas, no importa- y aporten al Estado, cosa que en la mayoría de los casos no sucede. Esa es la realidad.

SEÑOR MUÑOZ.- Hace poco vi en Chile cómo resolvieron este tema en la ciudad empresarial. Los empresarios contratan un ómnibus que se dedica exclusivamente a esa zona, con determinados horarios, llevando a esa gente desde ese satélite hasta el metro.

Quiero hacer preguntas. Una de ellas es quién controla en la ruta o quién determina cuál es transporte de turismo o transporte de línea.

Por otra parte, soy del interior y fui guarda de ómnibus. Cuando contratamos algún ómnibus para hacer una excursión -también tenemos la limitante de que no hay muchas empresas de turismo- vemos que cambian el letrero de encima para que figure "excursión" y el ómnibus de línea pasa a ser de excursión. Ese es otro ingrediente a poner sobre la mesa.

También quiero acotar que lo que se hablaba del transporte legal, ocurría también de Treinta y Tres a Varela, lo que perjudicaba al ómnibus que hacía la Ruta Nº 8. Lo que digo es que esto no solo ocurre con el ómnibus que viene a Montevideo.

SEÑOR ALONSO.- Y le digo más: en determinado momento, unos colegas hicieron una denuncia en el sentido de que, por ejemplo, de Canelones a Santa Lucía era permanente el tránsito de ese tipo de camionetas que iban y venían.

SEÑOR MUÑOZ.- Salen cinco minutos antes que el transporte de línea.

SEÑOR ALONSO.- Pero los controles en las rutas los tiene que hacer el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MUÑOZ.- ¿Dónde?

SEÑOR ALONSO.- Generalmente en los peajes. En Minas, por ejemplo, cuando es fecha de la Virgen del Verdún, se instalan en los peajes y controlan, pero ahí van ómnibus de todo tipo. El próximo fin de semana, al Pilsen Rock irán ómnibus hasta de servicio urbano. Hay de todo. Además, en ruta está totalmente prohibido llevar gente en camiones, porque es un peligro, ya que la situación no es como antes. Todo eso lo tiene que controlar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Y en cuanto al tema del transporte turístico, esa Cartera debe controlar que yo tenga el permiso correspondiente, porque si yo hago una excursión a Treinta y Tres, debo tener el permiso del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; si el inspector me lo pide se lo debo mostrar y si no lo tengo es porque soy ilegal. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas no expide permisos si no se está al día con las multas, con la DGI y el BPS; de eso se ha preocupado mucho. El Ministerio de Turismo y Deporte, aduciendo que no tiene inspectores y que no puede realizar la tarea, no actúa tanto, pero también debería controlar en ruta; debería ponerse de acuerdo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y controlar en ruta si ese ómnibus que está haciendo una inscripción está debidamente inscripto, etcétera.

No sé si queda clara la situación.

SEÑOR MUÑOZ.- Me queda claro que se controla poco.

SEÑOR ALONSO.- No sé por qué causa los controles no se hacen como deberían; generalmente se aduce falta de personal, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas argumenta que a los inspectores hay que pagarles doble, etcétera. Pero no hace falta tener un batallón de inspectores. Yo decía al Ministro que los fines de semana me ubicaría en el peaje de la Interbalnearia, y controlaría todo, pero el lunes iría un rato a la Ruta Nº 5, el martes a la Ruta Nº 3 y el miércoles a la Nº 6 o a la Nº 7, y ya el hecho de que se sepa que se controla hace que la gente comience a cuidarse. Si hay diez inspectores, en un fin de semana cinco pueden controlar determinado lugar, dos otro, tres otro, el martes ir a otros lugares, etcétera. Si se quiere hacer los controles se hacen y no es necesario tener tanta gente, pero no estoy adentro y no sé cómo es la historia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a hacer algunas preguntas, dos de ellas a raíz de la interrogante formulada por el señor Diputado Muñoz, que creo que han contestado muy claramente.

¿Cuáles son las líneas de turismo, además de ustedes? Por ejemplo, ¿Buquebus es línea de turismo?

SEÑORA DELPINO.- Lo que está haciendo Buquebus es una complementación de transporte terrestre a marítimo; así lo entienden en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. También puede haber una complementación de transporte terrestre con transporte aéreo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, no es competencia desleal para ustedes.

SEÑORA DELPINO.- Si hay línea regular, no es turismo. Precisamente la distinción es esa: la regularidad del servicio va en oposición a lo que es turismo, que es ocasional. Buquebus tiene líneas regulares, pero la característica es que complementan el servicio marítimo.

SEÑOR ALONSO.- Ellos están autorizados -esa no es una línea regular como puede ser Agencia Central o TURIL- y hacen una complementación del servicio marítimo. Entonces, usted llega a Colonia y los ómnibus de la compañía lo traen hasta la Terminal de Tres Cruces y, si es necesario, lo trasladan hasta Punta del Este. Eso es lo que pueden hacer: una complementación del servicio marítimo, y en estos momentos el trabajo que tienen es brutal; han acaparado todo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mi pregunta apuntaba a saber si las líneas regulares pueden sacar permiso de línea de turismo.

SEÑOR ALONSO.- Pueden inscribirse en el Ministerio de Turismo y Deporte. Hay muchas que están inscriptas. Pero la diferencia es que ellos se inscriben en el Ministerio de Turismo y Deporte y como este no registra qué ómnibus son de turismo y cuáles de línea, pueden mandar el ómnibus de línea a competir. Como decía el señor Diputado Muñoz, si una empresa del interior tiene una línea regular y quiere traer un ómnibus de turismo lo puede hacer, pero debe ser para turismo, y para ello se inscribe en el Ministerio de Turismo y Deporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir que un ómnibus que es de línea regular no puede ser inscripto en el Ministerio de Turismo y Deporte como línea de turismo.

SEÑORA DELPINO.- Este tema lo hemos discutido muchas veces a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En realidad no hay una norma que impida que un ómnibus de línea haga turismo. Por eso es que se otorga la doble habilitación. De lo contrario, nosotros ya habríamos atacado legalmente el punto. No hay prohibición de que un ómnibus que fue traído para línea haga turismo. No debería hacerse para el buen cumplimiento del servicio de línea, porque cuando se licita una línea se hace un estudio previo y se analiza cuántos vehículos es necesario asignar para prestar un buen servicio. De acuerdo con eso, el Ministerio habilita a la empresa que licitó la línea a traer -si es que no lo tiene- determinado número de vehículos. Por ejemplo, la empresa puede traer seis ómnibus -cinco para el servicio y uno más por si alguno se rompe- y si uno de ellos se destina permanentemente a efectuar servicios turísticos, se está incumpliendo el contrato firmado para la explotación de la línea, porque si se habían estudiado las necesidades y los vehículos eran seis, no puede ser que se distraiga uno para el turismo sin que sufra o se vea afectada la línea. No tenemos una normativa que lo prohíba, pero racionalmente el Ministerio debería impedir dar la doble habilitación a un ómnibus que fue traído para línea y aún peor es que los seis ómnibus traídos para cumplir un servicio de línea tengan doble habilitación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me quedó clara la situación.

SEÑOR MUÑOZ.- Tal vez entendí mal, pero quisiera saber si un ómnibus de línea también puede ser ómnibus de turismo.

SEÑORA DELPINO.- Nosotros hemos venido luchando para que no se otorgue la doble habilitación. Luchamos para que haya una chapa diferencial a fin de que cualquiera pueda distinguir fácilmente que un servicio es de línea y otro de turismo, y para que el Ministerio no otorgue doble habilitación. En realidad no tenemos una norma en la que basar nuestro pedido; de lo contrario, sería una exigencia más que un pedido.

SEÑOR MUÑOZ.- Pero a ustedes les exigen que los ómnibus de turismo tengan determinada cantidad de asientos que se hagan camas, que sean pullman, etcétera.

SEÑORA DELPINO.- Sí, pero muchos de los ómnibus de línea también cumplen con esas características; algunos no las tendrán pero tampoco se inspecciona, al momento de hacer los servicios turísticos, que se cumplan esas condiciones. Ahí es donde fallarían las inspecciones del Ministerio de Turismo y Deporte, que es el que debe controlar esos temas. Todo aquello que está controlado por el Ministerio de Turismo y Deporte y es exigencia de él, debería ser controlado por sus inspectores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego conversaremos con los compañeros de la Comisión, pero lo más probable es que la versión taquigráfica de esta sesión sea enviada a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte, y tal vez invitemos a los Ministros o a quienes ellos designen a fin de contar con su visión acerca de este tema que evidentemente a ustedes les preocupa y con razón.

Nos ha quedado claro el planteamiento de la gremial, sobre todo en cuanto al fideicomiso. No soy muy entendido en este tema, pero lo analizaré en la versión taquigráfica. Cuando concurra el señor Ministerio de Transporte y Obras Públicas le preguntaremos sobre este tema. A propósito del fideicomiso, quiero saber si en algún momento la gremial se reunió con el señor Ministro, o con quien él designara, para saber si podría usufructuar el fideicomiso.

SEÑOR ALONSO.- No sé cuántas entrevistas le hemos solicitado al señor Ministro, pero nunca nos atendió. Ya bajé los brazos, y por eso vinimos a esta Comisión. Me gustaría hablar de estas cosas con el señor Ministro.

Pedí entrevista telefónicamente a la secretaria del Ministro, insistí y ahora le mandamos una carta, pero hasta el día de hoy nunca nos recibió.

Con el Ministro de Turismo y Deporte, doctor Lescano, también es difícil hablar. Creo que ahora la Subsecretaria, señora Liliám Kechichián, nos va a dar una entrevista.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir que en este período ninguno de los dos Ministerios les concedió una entrevista.

SEÑOR ALONSO.- Con el señor Ministro de Turismo y Deporte, doctor Lescano, sí nos reunimos.

SEÑOR PRESIDENTE.- En los otros períodos, ¿cómo era el contacto con los Ministros?

SEÑOR ALONSO.- Era más fluido, tanto con Cáceres, con Varela como con Bordaberry. Con Cáceres había otro diálogo. No quiero calificar a Rossi, pero él decide y chau. No hemos logrado hablar con Rossi, que es lo que hubiéramos deseado antes que venir acá que, además, es lo que corresponde, hablar de frente, cara a cara.

SEÑOR YANES.- Hablar con los Ministros y con nosotros son cosas complementarias. Como representantes de la bancada de Gobierno y ante la afirmación de que nuestros Ministros han tenido esta actitud, obviamente no podemos quedarnos tan quietos.

Los temas que plantea la gremial, si no entendí mal, se arrastran desde hace mucho tiempo. Quiere decir que a pesar de recibir mejor o peor trato, la situación sigue igual.

SEÑOR ALONSO.- En algo ha mejorado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR YANES.- También integro la Comisión de Turismo, y siendo Diputada la actual Subsecretaria de Turismo y Deporte, señora Kechichián, tuvimos un contacto con los transportistas de turismo quienes plantearon que el problema fundamental era el acceso al aeropuerto.

SEÑOR ALONSO.- Fue otro de los problemas que se plantearon.

SEÑOR YANES.- Esperemos que cuando se instale el nuevo aeropuerto se mejore todo, inclusive el problema de los remises, que se está haciendo en cualquier lado.

Quería hacer este comentario, porque esta versión taquigráfica se va a trasladar a los Ministerios. De todas maneras, con los compañeros preguntaremos por qué se da esta situación.

Asimismo, es bueno aclarar que las características personales de cada Ministro no ha hecho al problema de fondo de la gremial. El problema de las chapas STU no es de ahora, sino de hace mucho tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, pero eso corresponde a la Intendencia.

SEÑOR YANES.- Sí, pero está fundamentado en normas nacionales. En Canelones existe otro sistema de cobro de los viajes, etcétera, y ojalá pudiéramos unificar el criterio en todo el país y dejarnos de cosas.

No quiero generar polémica por la manera en que se planteó esta situación, pero no podía dejar de comentar esta crítica, que tomamos como válida.

Si el señor Ministro Rossi no ha atendido en dos años y medio a esta gremial, sus razones tendrá, aunque así como se plantea esta situación no las entendemos. Tampoco entendemos por qué el Ministerio de Turismo y Deporte, al que le preocupa tanto el turismo interno, el turismo social -que hemos tratado de implementar-, no recibe a la gremial, pero podría decir que la señora Subsecretaria Kechichián en cualquier momento los recibirá.

SEÑORA DELPINO.- Me gustaría dar una visión objetiva, más allá del partido que esté al frente de la Administración en este momento.

Hemos tenido más participación en reuniones, se nos escuchó y sí hemos conseguido algunas cosas, lamentablemente, en administraciones anteriores. Si bien en las administraciones anteriores no se solucionaron los problemas de fondo, el Ministerio de Turismo y Deporte empezó a exigir que las acreditaciones del BPS y de la DGI deberían estar al día. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas también hizo lo suyo.

Teníamos la esperanza de que en esta Administración se daría inclusive más participación, porque se había dicho que los temas serían discutidos con los sectores de actividad.

Creo que al Ministro Rossi le pedimos entrevista desde que asumió, diría que con una regularidad de veinte días. En las Administraciones anteriores todos nuestros problemas fueron escuchados. Con los Ministros teníamos hasta tres reuniones por año. Inclusive, Cáreres y Bordaberry -uno Ministro de Turismo y Deporte y el otro de Transporte y Obras Públicas- se reunieron para conversar sobre los puntos que planteó la gremial en uno y otro Ministerio, es decir, nos demostraron una voluntad política para solucionar el problema. En este caso, ni siquiera notamos interés por los problemas que atañen al sector. Esa es la diferencia, más allá de los partidos.

SEÑOR MUÑOZ.- Personalmente me preocupa que el señor Ministro no reciba a los pequeños y medianos empresarios

Además, en un momento de la exposición se dijo que Buquebus acapara toda la línea de transporte hacia Argentina. Creo que es un tema no menor y estaremos atentos.

SEÑOR ALONSO.- Eso se da como consecuencia del corte de los puentes.

SEÑOR MUÑOZ.- Sí, pero quería hacer esta aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esperamos que la Comisión pueda aportar algo a este tema. Se preguntará a los Ministros qué razones los llevaron a tomar esta actitud.

Agradecemos a la gremial que hayan concurrido porque nos dan trabajo, porque eso es lo que queremos: trabajar, que es nuestra obligación.

Esperamos que la Comisión pueda funcionar como nexo. Siempre decimos que más allá de nuestra función de legisladores, somos intermediarios en los problemas de la gente, en este caso una gremial, y los

Ministerios y el Estado en general.

SEÑORA DELPINO.- No quiero dejar pasar la oportunidad sin plantear la necesidad de que Uruguay cuente con una ley de transporte en la que se pueda determinar los servicios, clasificarlos, establecer claramente las condiciones. Creo que es una deuda, y sería un importante aporte para todo el transporte.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas siempre ha recibido a distintas delegaciones y sabe que la situación del transporte es sumamente compleja porque se manejan un conjunto de intereses que hacen difícil la solución. De lo contrario, sería muy fácil para los Ministros resolverla. Creo que es bueno plantear los temas e intentar, por lo menos, aproximarse a las soluciones que beneficien a todos. La Comisión recibe siempre con el mayor placer a las delegaciones que entrevista, recoge sus planteamientos y hace de nexo con los organismos -como ha dicho el señor Presidente les hacemos llegar la versión taquigráfica de la sesión-, de manera de buscar algún contacto que permita acercar a las partes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los integrantes del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo del Uruguay (CEPROTUR).

(Se retira de Sala integrantes del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo del Uruguay, CEPROTUR)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)